

## OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

## BREVET D'INVENTION.

## X. — Transport sur routes.

## 1. — VOITURES.

N° 459.931

DUPLICATE

Capote pour automobiles ou autres véhicules, invisible dans sa position repliée.

M. LOUIS WIDERKEHR résidant en Allemagne.

Demandé le 3 juillet 1913.

Délivré le 20 septembre 1913. — Publié le 19 novembre 1913.

A l'effet de protéger les voyageurs-automobilistes contre la pluie et le soleil, la carrosserie moderne applique d'une façon générale aux caisses du genre dit « phaëton » des capotes susceptibles d'être rabattues vers l'arrière. Dans ces conditions la capote repliée débordé fortement derrière la caisse. Elle déplace une grande quantité d'air et oppose par conséquent une forte résistance à la course du véhicule. La capote dite « invisible », qui a été mise sur le marché tout récemment, est réalisée par une application, dans laquelle la capote repliée de la manière décrite est installée dans un réceptacle adapté à la carrosserie et qui sert à dissimuler la capote.

Il est évident que la saillie de la capote et de sa boîte, tant par derrière que sur les côtés, n'est diminuée en aucune façon par un tel dispositif. En conséquence les résistances au frottement atmosphérique ne subissent aucune atténuation, tandis que la forme de la caisse s'écarte forcément et d'une manière frappante et peu esthétique du style de la carrosserie moderne. Un autre inconvénient résulte du fait que l'emboîtement de la capote déplace vers l'arrière le centre de gravité de la voiture.

La présente invention est constituée par une capote mobile pour carrosseries du genre phaëton. Cette capote peut être repliée de manière à pénétrer et à disparaître entière-

ment dans une caisse dissimulée et spécialement adaptée à la carrosserie, sans que l'intervention de ladite caisse entraîne, par rapport à la forme du phaëton, des saillies contraires au style usuel.

Le principal trait caractéristique de l'invention réside dans le fait que la capote est susceptible d'être repliée dans le sens longitudinal, c'est-à-dire horizontalement, après quoi le complexe replié peut être déplacé de haut en bas, c'est-à-dire verticalement, pour pénétrer dans la caisse spéciale qui se trouve placée en-dessous, à la faveur d'un système d'articulations disposé dans les colonnes supportant la capote.

Le dessin représente l'objet de l'invention en 6 figures :

La fig. 1 reproduit en élévation la carrosserie, sur laquelle est montée la capote à l'état déployé. Le pavillon du capotage en toile, cuir ou toute autre matière convenable est indiqué en mixtiligne. Les compas sont ouverts. Les ailes latérales et la paroi arrière de la capote ne sont pas figurés. Une découpeure est supposée dans la paroi du phaëton.

La fig. 2 représente la carrosserie en élévation. Les compas du pavillon sont rabattus dans le sens longitudinal. Les traverses rigides du pavillon se sont rejointes horizontalement. Le capotage en toile, cuir, etc., n'est pas figuré; le dessin ne représente que la carcasse.

Une découpeure est supposée dans la paroi du phaëton.

La fig. 3 représente la carrosserie en élévation après rabattement complet de toutes les parties de la capote. Le capotage en toile, cuir, etc., n'est pas figuré. Une découpeure est supposée dans la paroi du phaëton.

La fig. 4 est une coupe transversale par *a b* de la fig. 1.

La fig. 5 est une coupe transversale par *c d* de la fig. 3.

La fig. 6 reproduit en plan la partie arrière du pavillon.

Le capotage se compose d'un pavillon arrière 1 et d'un pavillon avant 2, garnis les deux en cuir, toile ou toute autre matière convenable. Le pavillon arrière dispose d'un châssis comportant à l'arrière et à l'avant les traverses rigides 3 et 4, tandis que l'encadrement du pavillon est complété sur les côtés par les tringles 5 et 6. Ces tringles sont assemblées l'une à l'autre par des charnières 7. D'autre part les bouts des tringles 5 et 6 sont montés sur les traverses 3 et 4 par le moyen de charnières 8 et 9. Les tringles forment, dans ces conditions, deux paires de compas capables d'exécuter, dans un plan horizontal, les mouvements indiqués par la fig. 6.

Ces charnières peuvent être immobilisées par des engins accessoires convenables (ressort d'arrêt, vis à pression, etc.) de manière à assurer le maintien du capotage dans sa position déployée et tendue et à rendre impossible un effondrement accidentel de la capote.

Les colonnes 10 et 11 servent de supports à la capote. Elles sont assujetties à la carrosserie. Leur extrémité supérieure comporte un bossage 12, sur lequel les traverses 3 et 4 viennent s'emboîter et se fixer.

Le pavillon antérieur 2 ne possède aucun châssis rigide. Le bord arrière de son capotage est assujéti à la traverse 4. Il est limité et maintenu à l'avant par la traverse rigide 13, laquelle peut être emboîtée et fixée aux bossages 14 des supports-colonnes 15.

Ce qui précède suffit pour l'intelligence de la manière d'opérer à l'effet d'amener le pavillon de la position représentée à la fig. 1 dans celle reproduite par la fig. 2. Le procédé est le suivant :

Après avoir dégagé la traverse 3 du pavillon arrière 1 en faisant lâcher prise aux bos-

sages 12 des colonnes 10, on déplace ladite traverse vers l'avant dans un plan horizontal, en faisant jouer les charnières 7, 8, 9. Les compas formés par les tringles 5 et 6 se ferment (fig. 6), tandis que la garniture en toile, cuir, etc., se replie de la manière usuelle. De la position initiale représentée à la fig. 6 en traits pleins, les pièces mobiles vont de cette manière se placer dans la position finale représentée en pointillé. Afin de rendre ce processus plus clair, la même figure indique deux positions intermédiaires quelconques. Lorsqu'il s'agit d'une carrosserie très longue, les deux charnières 7 peuvent se déplacer l'une par-dessus l'autre et se croiser comme l'indique le dessin. Dans ce cas les compas formés par les tringles 5, 6 glissent l'un par-dessus l'autre sans se contrarier. La fig. 2 représente la position finale des parties mobiles 3, 8, 9 après achèvement du déplacement horizontal.

Le pavillon antérieur 2 est susceptible d'être déplacé et amené vers l'arrière dans le sens horizontal, de manière à s'appliquer contre la traverse 4 (fig. 1 et 2). Le procédé est le suivant :

Après avoir soulevé la traverse 13 en la dégageant des bossages 14 des colonnes 15, on amène vers l'arrière ladite traverse en lui imprimant un mouvement tournant, de manière à provoquer l'enroulement de la toile, du cuir, etc., autour de la traverse, à la façon d'un store. Lorsque l'enroulement est achevé, la traverse 13 peut être fixée à la traverse 4 par le moyen de courroies ou de tout autre accessoire convenable.

La matière souple (tissu, cuir, etc.) que l'on enroule autour de la traverse 13 n'est pas figurée au dessin (fig. 2).

Les deux colonnes servant de supports à la traverse 4 se composent chacune de deux tringles 11 et 17 dont les bouts sont assemblés l'un à l'autre par une articulation 16. Les bouts inférieurs des tringles 17 sont fixés par le moyen de charnières 19 dans le fond d'une caisse 18 dissimulée dans la carrosserie, derrière le dossier du siège d'avant, tandis que les bouts supérieurs des tringles 11 comportent chacun une deuxième charnière 20, les charnières 16, 19 et 20 sont disposées de façon à permettre le rabattement des tringles 11, 17 dans un plan vertical de haut en

bas, et le transport du complexe 4, 13, 3 de la position représentée à la fig. 2 dans celle reproduite par la fig. 3. La fig. 4 indique la traverse 4 vue d'avant dans sa position supérieure, les compas 11, 17 étant ouverts, tandis que la fig. 5 représente la traverse 4 vue d'avant dans sa position inférieure, les compas 11, 17 étant fermés, c'est-à-dire rabattus et logés au fond de la

caisse 18. La fig. 4 indique en outre en mixtiligne une position intermédiaire quelconque des pièces 4, 11, 17, 16, 20, afin de faciliter l'intelligence du rabattement vers l'intérieur des colonnes-supports.

Les charnières 16, 19, 20 possèdent chacune un dispositif d'arrêt permettant de les immobiliser dans la position ouverte de la capote, en telle sorte que tout danger d'effondrement du système mobile soit éliminé.

Chaque fois que l'on désire transporter ledit système mobile de la position représentée à la fig. 2 dans celle reproduite par la fig. 3, on commence par dégager les arrêts des charnières, après quoi on abaisse lentement le

complexe 3, 4, 13, y compris la garniture en toile, cuir, etc., et on le dépose au fond de la caisse 18. Cette opération provoque la fermeture des compas 11, 17, conformément à la fig. 4. Finalement on recouvre la caisse 18 par le moyen d'un couvercle spécial.

Les colonnes 10 peuvent disposer de charnières permettant leur rabattement dans la position horizontale.

Il est évident que la caisse 18 peut également être disposée derrière le dossier du siège arrière. Dans ce cas le rabattement horizontal

du pavillon s'opère en amenant vers l'arrière les traverses 4 et 13 jusqu'à proximité de la traverse 3 restée immobile, après quoi le complexe 4, 3, 13 et la garniture descendent dans la caisse placée sous la traverse 3. Dans ce cas les colonnes 10 devront disposer des charnières nécessaires pour en obtenir le rabattement.

## RÉSUMÉ.

45

Capote pour automobiles ou autres véhicules, invisible dans sa position repliée, caractérisée par la combinaison des éléments suivants :

1° Une carcasse de pavillon se composant d'un système de tringles longitudinales disposées des deux côtés et comportant des charnières susceptibles d'être immobilisées, ledit système formant deux compas capables de se rabattre horizontalement vers le milieu du pavillon, en telle sorte que l'on puisse replier le pavillon contre une traverse rigide;

2° Un système de colonnes supportant ladite traverse et comportant des charnières susceptibles d'être immobilisées, lesdites charnières permettant, à la faveur d'un rabattement desdites colonnes vers l'intérieur dans un plan vertical, le déplacement de haut en bas de tout le complexe préalablement replié dans le sens horizontal, à l'effet de le déposer dans le fond d'une caisse dissimulée derrière le dossier de l'un des sièges de la carrosserie.

LOUIS WIDERKEHR.

Par procuration :

BARLOW et GENTIZON.

296  
116

146  $\frac{1}{2}$

295-116

21. LARRIAGES & WAGONS. 2 planches. — Pl. I

N° 459.931

M. Widerkehr

Fig.1

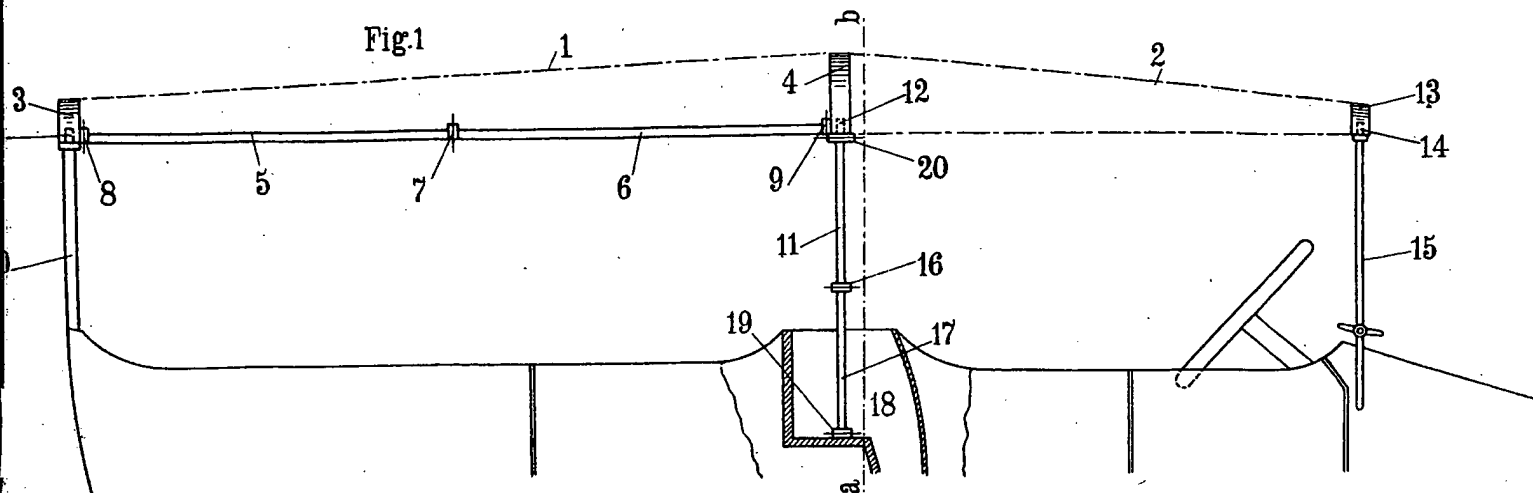


Fig.2

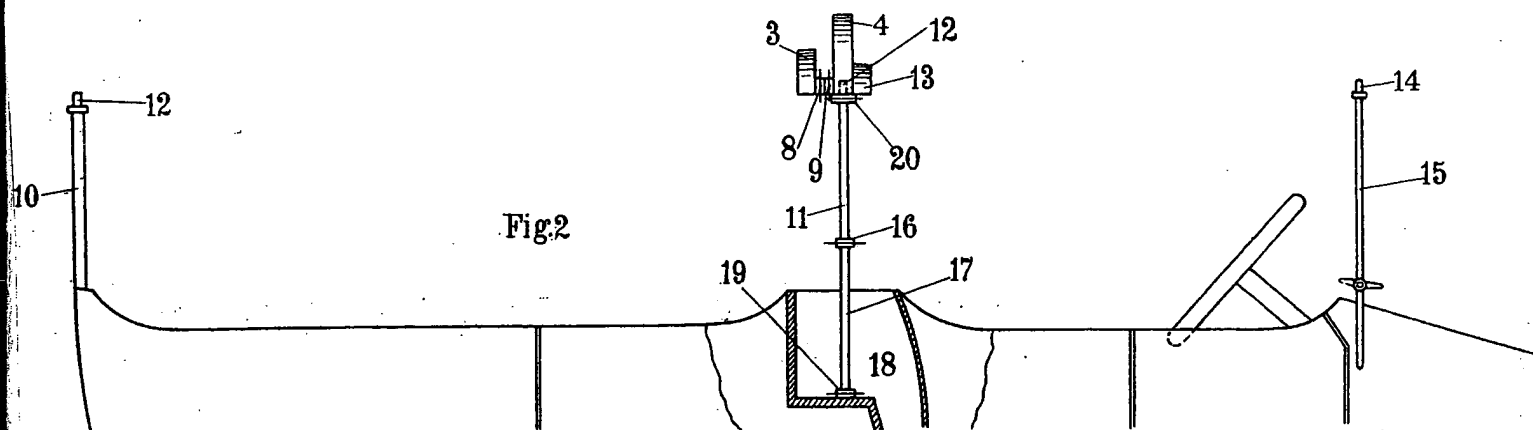
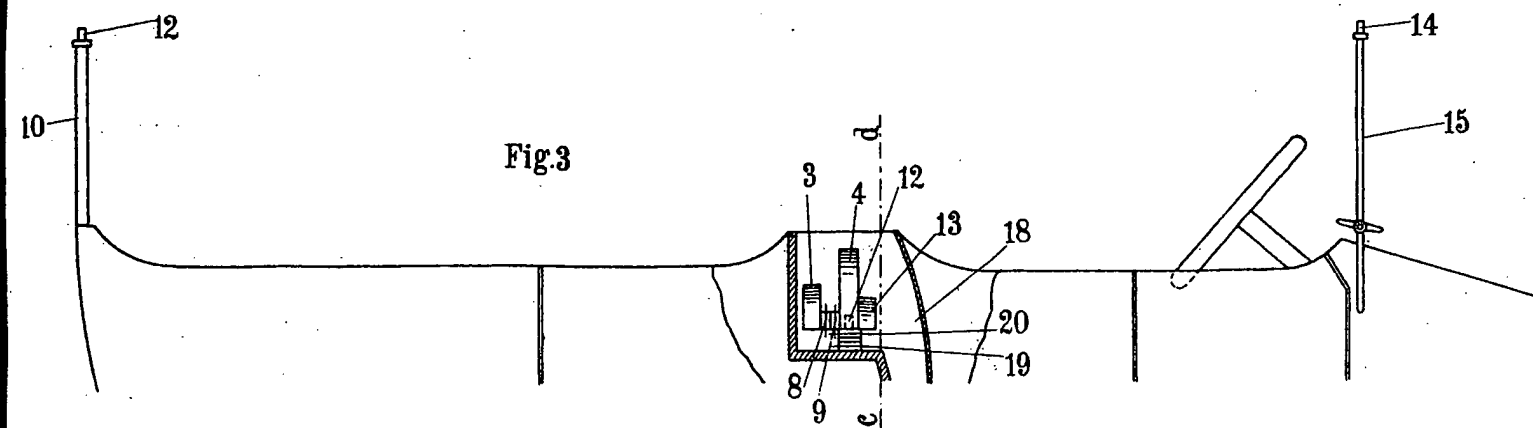


Fig.3



Dep. Ser. 284 844 June 8, 1915

" Br. 15941 of 1913 -  $\frac{296}{107}$

BEST AVAILABLE COPY

27. CARRIAGES & WAGGONS

Fig 6

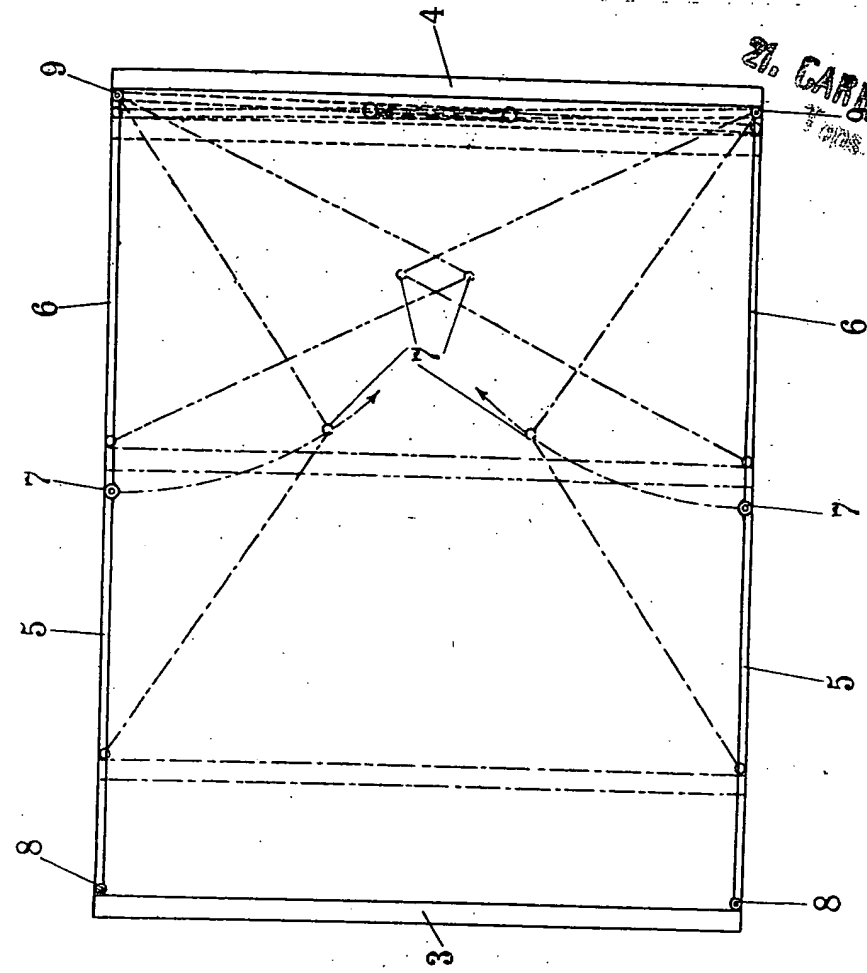


Fig 4

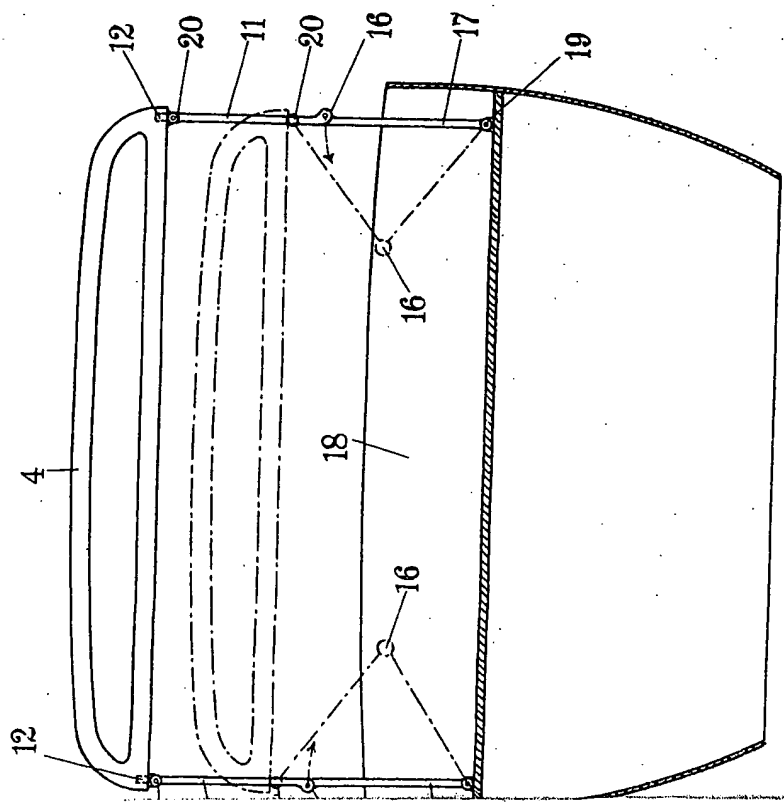


Fig 5

